



AVIS N° 04/2008

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 5 septembre 2008

sur un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

«Nouvelles exigences en matière de formation pour le personnel d'entretien concernant les systèmes d'interconnexion du câblage électrique»

I. Considérations générales

1. Le présent avis a pour objet de proposer à la Commission de modifier le règlement (CE) n° 2042/2003¹ de la Commission. Le champ d'application de ce processus de réglementation est exposé dans les termes de référence MDM.002 et décrits plus en détail ci-après.
2. Le présent avis a été adopté conformément à la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne («l'Agence»)², conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008³ (appelé «le règlement de base» ci-après).

II. Consultation

3. L'«avis de proposition de modification» (APM) 2007-01⁴ comprenant le projet d'avis relatif à un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, a été publié sur le site web de l'Agence le 10 mars 2007.
4. À la date limite du 13 juin 2007, l'Agence avait reçu 116 commentaires émanant d'autorités nationales, d'organisations professionnelles et de sociétés privées.
5. Tous les commentaires reçus ont fait l'objet d'un accusé de réception et ont été incorporés dans un document de réponse aux commentaires (DRC) 2007-01, qui a été publié sur le site web de l'Agence, le 6 mars 2008⁵. Ce DRC comporte la liste de toutes les personnes et/ou organisations qui ont formulé des commentaires ainsi que les réponses de l'Agence.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

6. Les modifications du règlement (CE) n° 2042/2003 s'inscrivent dans le cadre d'un paquet plus vaste de mesures introduites par l'Agence pour traiter les risques en matière de sécurité identifiés en rapport avec les systèmes d'interconnexion du câblage électrique (EWIS) des aéronefs lourds. Les spécifications de certification pour les aéronefs lourds (CS-25) sont améliorées et étendues en vue de renforcer la sécurité de la conception de ces systèmes et d'améliorer le maintien de leur navigabilité.
7. Les modifications de la Partie-M et de la Partie-66 qui sont proposées dans le présent avis sont destinées à améliorer la sensibilisation de tous les personnels impliqués dans le maintien de la navigabilité aux risques spécifiques en matière de sécurité liés aux EWIS dans les activités d'entretien; elles sont détaillées ci-dessous.

¹ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatifs à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 315 du 28.11.2003, p. 1). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission (JO L 94 du 04.04.2007, p. 18).

² *Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure)*. EASA MB 08-2007, 13.06.2007. [Décision du conseil d'administration concernant la procédure applicable par l'Agence pour délivrer des avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation). AESA MB 08-2007, 13.06.2007]

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.03.2008, p. 1)

⁴ Voir les archives réglementaires à l'adresse http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

⁵ Voir les archives réglementaires à l'adresse http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. La modification de la Partie-M permettra d'assurer que la compétence du personnel d'un organisme de maintien de la navigabilité est contrôlée de manière adéquate. Pour cette raison, la partie M.A.706 a été modifiée en vue d'assurer que la compétence des personnels impliqués dans la gestion du maintien de la navigabilité, l'examen de la navigabilité et les audits de qualité, soit évaluée conformément à une procédure. La mesure redonnera également une certaine cohérence avec les exigences relatives aux personnels correspondants des organismes de maintenance de la Partie-145. Cela signifie que le contrôle de la compétence devrait inclure l'évaluation des personnels qui s'occupent des éléments EWIS.
9. La modification de la Partie-66 étendra les exigences en matière de connaissances de base des personnels de certification d'entretien à deux éléments spécifiques relatifs aux EWIS. De plus, les niveaux des connaissances de base du module EWIS exigées pour les personnels de certification B1 et B2, qui ont des prérogatives spéciales relatives à la maintenance des systèmes électriques, sont rehaussés, passant du niveau 2 au niveau 3. Par conséquent, une modification de la Partie-66, appendice I, (exigences en matière de connaissances de base) est proposée mais il n'était pas nécessaire de modifier la Partie-66, appendice II (normes de l'examen de base)
10. Les personnels qui ont déjà une licence de maintenance d'aéronefs avec la formation aux types homologuée et/ou qui sont déjà qualifiés en tant que personnels de certification Partie-145 (ou personnels de soutien) devront être formés de manière adéquate aux éléments EWIS par le biais de la formation continue (145.A35). Cela signifie que les dispositions du règlement existent déjà et, pour cette raison, aucune autre modification de la Partie-145 n'est requise. Aucun calendrier pour une formation spécifique sur les éléments EWIS n'a été proposé parce que les personnels reçoivent une formation récurrente au cours de chaque période de deux ans conformément aux dispositions du 145.A.35(d): ce délai est considéré comme raisonnable et devrait constituer un dernier filet de sécurité étant donné que les personnels de certification sont ceux qui effectuent les contrôles des EWIS ou les opérations d'entretien susceptibles d'entraîner une détérioration du câblage.
11. L'Agence fournit une large gamme de moyens acceptables de mise en conformité pour la formation EWIS des personnels techniques. AMC 20-21, AMC 20-22 et AMC 20-23⁶ constituent des documents d'orientation technique permettant d'instaurer un programme de formation et d'accroître la sensibilisation des personnels impliqués dans la gestion du maintien de la navigabilité et de l'entretien effectué.

IV. Évaluation de l'impact réglementaire

12. Comme indiqué au paragraphe 6 ci-dessus, les modifications du règlement (CE) n° 2042/2003 s'inscrivent dans le cadre d'un paquet plus vaste de mesures introduites par l'Agence en vue de traiter les risques en matière de sécurité identifiés en rapport avec les systèmes d'interconnexion du câblage électrique (EWIS) des aéronefs lourds. L'évaluation de l'impact réglementaire de ce paquet complet figurant dans l'APM 2007-01 a permis à l'Agence de conclure que les modifications envisagées des règles et des normes s'avèrent justifiées, à l'examen des différentes conséquences qu'elles peuvent entraîner.
13. Les différentes modifications, telles qu'indiquées ci-dessus, étant toutes liées entre elles, il est difficile de distinguer l'impact spécifique pour la sécurité qui est imputable aux

⁶ *Decision No. 2003/12/RM of the Executive Director of the Agency of 5 November 2003 on general acceptable means of compliance for airworthiness of products, parts and appliances (« AMC-20 »).* Décision n°2003/12/RM du directeur exécutif de l'Agence du 5 novembre 2003 relative aux moyens acceptables de mise en conformité pour la navigabilité des produits, pièces et équipements (AMC-20)]. Décision telle que modifiée en dernier lieu par la décision n° 2008/004/R du directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 25 avril 2008.

éléments individuels du dispositif réglementaire. Pour l'ensemble du dispositif, il a été démontré que la mise en œuvre des nouvelles règles permettrait de prévenir 32,8 incidents ou accidents, dont 1,2 accidents mortels, au cours des 25 prochaines années pour la flotte américaine des avions de transport. Rapportées aux dimensions de la flotte européenne, ces extrapolations montrent que les nouvelles règles permettraient de prévenir 22,4 incidents ou accidents avec des aéronefs lourds, dont 0,8 accidents mortels.

14. Les autres avantages sont les économies de coûts qui résulteront de la prévention des défaillances du câblage qui sont à l'origine de retards de vol. Là aussi, une extrapolation à la flotte européenne des données disponibles pour les États-Unis indique des économies cumulées allant jusqu'à 61 millions d'euros sur une période de 25 ans.
15. Les coûts pour les parties prenantes concernées peuvent être décomposés comme suit.
 - Les coûts pour les organismes de formation agréés selon la Partie-147 qui devront mettre à jour leurs programmes de formation et les examens pour la formation aux termes de la Partie-66, en vue d'inclure les nouvelles dispositions de la Partie-66.
Une modification majeure de l'appendice I, Partie-66, est déjà envisagée par l'APM 2007-07. Elle conduira à un avis de modification du règlement (CE) n° 2042/2003 d'ici la fin de cette année. L'adaptation mineure des programmes de formation qui est nécessaire pour intégrer les éléments EWIS peut ainsi être combinée avec l'adaptation majeure résultant de l'APM précité. L'impact est donc négligeable.
 - Les coûts pour les organismes aux termes de la Partie-145 qui devront mettre à jour leur formation continue pour le personnel d'entretien.
Il a été demandé à ces organismes d'actualiser leur formation continue tous les 24 mois en vue de prendre en compte les évolutions technologiques. L'ajout des éléments EWIS dans la mise à jour régulière de la formation ne générera pas d'impact majeur.
 - Les coûts pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité qui devront instaurer une procédure et une norme destinées à établir et contrôler la compétence du personnel.
Ces coûts ne sont pas négligeables, mais ils ne sont pas récurrents. En outre, grâce au délai de 18 mois imparti pour la mise en œuvre, les organismes concernés pourront intégrer cette tâche de rédaction d'une procédure spécifique et d'élaboration de normes dans leurs efforts de mise à jour régulière des procédures et des normes tels que requis par l'approche du système de gestion de la qualité. Par conséquent, l'impact global n'est pas considéré comme important.
16. L'Agence conclut que les mesures proposées auront un effet positif sur la sécurité et un impact négatif mineur sur le plan économique pour les organismes concernés. Compte tenu des observations ci-dessus, l'Agence considère que les mesures proposées sont justifiées.

Cologne, le 5 septembre 2008

P. GOUDOU
Directeur exécutif